



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

AVIS DU COLLEGE

Séance du 8 décembre 2021

N° 2021 / 32

Objet : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des Pays de la Loire.

L'article L.6361-5 du code des transports prévoit que lorsque les territoires couverts par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ou le plan de protection de l'atmosphère (PPA) comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 quater vices A du code général des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports, l'Autorité de contrôle soit consultée pour avis par les autorités compétentes chargées d'élaborer ce plan ou schéma. En 2015, en son article 10, la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a introduit l'élaboration d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), schéma qui se substitue au SRCAE.

Le collège a examiné, lors de sa séance du 8 décembre 2021, le projet de document soumis à enquête publique du 13 septembre 2021 au 22 octobre 2021 et a rendu l'avis suivant :

Le SRADDET des Pays de la Loire présente une stratégie claire avec des ambitions environnementales. Ce schéma appréhende toutes les dimensions de l'aménagement du territoire pour prendre en compte les défis des transitions démographique (800 000 nouveaux habitants d'ici à 2050), écologique et numérique.

L'Autorité rappelle que ses compétences portent sur les nuisances sur et autour des aéroports. A ce titre, elle apprécie que les activités aéroportuaires aient été abordées dans le cadre de ce schéma. Toutefois, les problématiques de la qualité de l'air et des nuisances sonores auraient cependant pu être plus développées dans le projet de SRADDET comme l'ont été d'autres volets (eau, biodiversité...). Il semble en effet indispensable de bien prendre en compte ces deux questions sanitaires dans la démarche de mise en cohérence des outils de planification.

Trente objectifs et trente règles associées et complémentaires avec des indicateurs de suivi ont été identifiés dans le schéma régional. Parmi ceux-ci, certains visent le transport aérien et plus spécifiquement l'aéroport de Nantes-Atlantique afin « de le développer et d'améliorer son accessibilité ». L'Autorité regrette toutefois que le transport aérien ne soit pas traité de manière plus équilibrée. Il est essentiel que le dynamisme de la région soit accompagné par des mesures limitant les nuisances engendrées par l'augmentation des trafics aériens.

En effet, et même si la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports ne semble pas constituer à ce jour un enjeu majeur sur l'ensemble de la région, il n'en demeure pas moins important de prendre en compte des mesures sur la base d'indicateurs précis pour limiter l'impact des activités aériennes sur la santé des populations, notamment autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui se situe dans une zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère. Le SRADDET ayant intégré le SRACE ne peut éviter de traiter de l'impact des aéroports sur la qualité de l'air et climat.

Par ailleurs, il n'est fait aucune mention dans le schéma des mesures prises ou à prendre dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des grandes agglomérations et des opérateurs de transport, notamment pour ce qui est du principal aéroport de la région. Les nombreuses mesures étudiées et mises en œuvre pour le réaménagement de

l'aéroport Nantes - Atlantique suite à la décision d'abandon de création d'un aéroport à Notre-Dame des Landes auraient pu être utilement valorisées. Celles-ci s'articulent autour de dispositifs compensatoires des nuisances sonores aériennes et d'actions permettant de réduire l'impact de l'aéroport. Le PPBE aéroportuaire les détaille et l'avancement de la mise en œuvre de ces actions est plutôt satisfaisant. L'une des actions majeures concerne la protection de la période nocturne avec l'instauration d'un couvre-feu en programmation en cœur de nuit : l'arrêté de restriction a été publié le 28 septembre 2021 et devrait entrer en vigueur le 28 mars 2022.

Au sortir de la pandémie du Covid-19, la perception des enjeux économiques et sociétaux est profondément modifiée, notamment dans le secteur de l'aéronautique. L'industrie aéronautique et les opérateurs sont conscients qu'ils doivent tenir compte des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques sur les différents territoires aéroportuaires, principaux et secondaires.

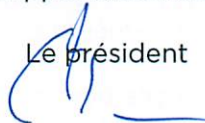
Un schéma régional aéroportuaire pourrait s'avérer utile pour fixer un cadre cohérent à l'exploitation des dix aéroports de la région (cinq étant concédés par les communes ou par les établissements publics de coopération intercommunale, trois par des syndicats ou syndicats mixtes et deux par l'Etat). Un tel schéma permettrait de traiter des différentes problématiques :

- Activité commerciale (passagers et fret)
- Aviation d'affaires
- Aviation générale notamment pour ce qui est de la formation et du maintien des qualifications des pilotes.

La région Pays de la Loire est une région jeune où l'industrie aéronautique est importante. La mise au point d'un schéma régional aéroportuaire est de nature à faciliter un développement des activités respectueux de la santé des populations, de l'environnement et du climat.

Le collège de l'Autorité **donne un avis favorable** au projet de SRADDET de la région des Pays de la Loire et **recommande à la région de le compléter par un schéma régional aéroportuaire**.

Le présent avis est transmis au Conseil régional de la région Pays de la Loire et au préfet. Il pourra être visé dans l'arrêté préfectoral portant approbation du SRADDET.


Le président
Gilles Leblanc